

I test sulla neve

La marcatura M+S per essere in regola, ma i "veri" pneumatici invernali garantiscono almeno il 7% di aderenza in più

Non è solo una questione di ordinanze, che obbligano a dotarsi di gomme invernali o catene da neve (normalmente dal 15 novembre al 15 aprile di ogni anno) su molti tratti stradali. Ridurre gli spazi d'arresto e migliorare la tenuta di strada anche in condizioni estreme attraverso una maggior aderenza dei pneumatici e alla precisione di guida è, specie in inverno, con ghiaccio e neve, prima di tutto una questione di sicurezza personale. Di fronte a situazioni estreme, una vettura 4x4 da sola non basta a scongiurare i pericoli, come neppure l'utilizzo di catene (che non consentono comunque una marcia fluida e precisa). La soluzione migliore allora è quella degli pneumatici invernali, grazie ai quali, secondo uno studio condotto a livello europeo, è stato possibile ridurre i rischi di incidente sulle strade di circa il 50%. Un risultato che vuol dire molto anche in termini di risparmio di costi sociali. La conferma dell'importanza di aver un equipaggiamento per affrontare le insidie delle strade in inverno è arrivata dai test per la sicurezza, promossi da Assogomma e Federpneus, a La Thuile, in Val d'Aosta che hanno messo a confronto gomme 3PMSE M+S ed estive. E qui va fatto il primo distinguo. Perché esistono due tipi di pneumatici invernali con caratteristiche diverse, entrambi prov-

Gomme invernali, senza pari in sicurezza



Una Volvo XC60 a quattro ruote motrici impegnata nei test invernali organizzati da Assogomma e Federpneus a La Thuile (Aosta)

visti della marcatura M+S (acronimo di mud&snow) - sufficiente per essere in regola con il codice della strada dove è necessario averli - indica solo una semplice autocertificazione del produttore. Questa marcatura può essere affiancata dal pittogramma di una montagna a tre punte con un fiocco di neve al centro, in acronimo 3PMSE (3 Peak Mountain Snow Flake) che certifica invece che quel pneumatico ha superato lo specifico test di omologazione previsto dal Regolamento comunitario 117, ed ha quindi prestazioni ancora più specifiche su terreni innevati e ghiacciati. In ogni caso l'equipaggiamento invernale si è dimostrato la miglior soluzione su tutti i tipi

di fondo. In particolare, un test eseguito con due vetture Fiat 500 ha consentito una comparazione di frenata con ABS inserito: ad una velocità di 28 km/h l'aderenza alla neve dello pneumatico invernale migliore di circa il 7%. Su fondo piano e innevato, invece, a bordo di tre Range Rover Evoque gommate con tre tipologie di pneumatico (3PMSE M+S, estivo) sono state evidenziate le sostanziali differenze in termini di motricità (grip) da parte dei tre diversi tipi di pneumatico: in questo caso lo pneumatico winter riduce di circa il 30% il tempo di percorrenza rispetto ad uno estivo. Invece, in termini di maneggevolezza, precisione di guida, risposta al volante, aderenza in frenata, aderenza in curva, spunto in salita e

partenza dopo un arresto, a bordo di una Jeep Renegade è stato dimostrato come con lo pneumatico invernale le condizioni di sicurezza sono garantite anche nelle situazioni più estreme. Stessi risultati si sono ottenuti con i test effettuati a bordo di una Volvo XC60 4x4: in questo caso è stato sfatato il mito che la vettura a trazione integrale riesca ad affrontare ogni tipo di terreno. Si tratta sì di una condizione necessaria di fronte a neve e ghiaccio ma, di sicuro, insufficiente: solo grazie agli pneumatici invernali si possono ottenere le migliori condizioni in termini di sicurezza stradale. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Kia Sorento

Il Suv "familiare" anche nella formula d'acquisto

DI PAOLO CICCARONE

E con questa fanno tre. Tante sono le generazioni di Kia Sorento. Un nome che ricorda un luogo incantato della Costiera Amalfitana, ma che con la località campana non ha nulla a che spartire. Chissà perché questo nome, frutto di un errore di digitazione o di pronuncia o d'altro, fatto sta che Sorento si è imposto negli anni per le sue qualità. Oggi, tempi di comunicazioni social e velocità di linguaggio, Sorento si è adeguato e dei quattro motivi principali che spingono ad acquistare una vettura, li ha tutti quanti. Il design, per cominciare, ovvero uno stile aggressivo ma delicato, non invadente, insomma. Molto europeo anche se prodotto in Corea. E poi una linea che ricorda il passato ma è proiettata al futuro, visto che i quasi cinque metri ci sono tutti, grazie anche all'aumento del passo di 80 centimetri, ma che con lo stile imposto non danno assolutamente l'impressione di essere troppi. Anzi, di struttamento lo si potrebbe scambiare quasi per uno Sportage, altro pezzo forte della Kia, anche se rivolto a un pubblico diverso: «Sorento ha una vocazione familiare, per chi cerca spazio e vuole dividerlo - dice Giuseppe Bitti, AD di Kia Motor Italia -, Sportage invece ha una filosofia diversa, target diversi e direi che i due si completano perfettamente in una gamma che offre tutto quanto si possa offrire di meglio, con contenuti tecnologici e prezzi adeguati». Dopo il design, tocca allo spazio. Su Sorento, nell'allestimento Feel Rebel, i posti sono sette, l'ideale per la famiglia numerosa o la famiglia che vuole portare a spasso anche gli amici dei figli o le altre mamme quando devono andare a scuola o far compere. Una vocazione allo spazio che è il secondo motivo di acquisto, subito prima delle prestazioni. E qui, tanto per sgombrare il campo ad equivoci, il motore è turbodiesel 2,2 litri da 200 CV ma parco nei consumi. Non ci si crede ma guidando usando il cervello si consumano 5,7 litri di gasolio per 100 km, che tradotto in soldoni vuol dire 17,5 km con un litro. Roba da utilitaria. Merito degli studi e della tecnologia Kia, quarto motivo di acquisto, che fanno di Sorento terza serie il motore ideale per chi ha bisogno di una via di mezzo fra un monovolume, un crossover e un SUV tradizionale. Lo conferma il bagagliaio, modulabile da 320 a oltre 2000 litri con uno spazio interno, a sedili ribaltati, che supera i 2 metri di lunghezza e 1,30 in larghezza. Ideale per traslocchi, verrebbe da scherzare, se non fosse che quando una famiglia con figli si sposta, provate a farci stare dentro tutto in una vettura. E qua succede senza problemi. Al volante, poi, la posizione di guida alta, il cambio a sei marce (c'è in listino anche un automatico con sistema Dynamax che trasmette la potenza alle 4 ruote quando serve secondo un sofisticato sistema di controllo) e il motore con tanta coppia che ronfa come un gatto che fa le fusa, fanno capire che le difficoltà di guida di certi mezzi, con Sorento ce le possiamo scordare. Facile, semplice e visibilità ottimale anche per la mamma che non è avvezza a certe mole nel traffico.

E il prezzo? La versione base parte da 36.500 euro ed ha una dotazione, come da tradizione Kia, molto completa. Cambio automatico compreso. «Abbiamo studiato una formula innovativa che viene incontro alle famiglie - dice Giuseppe Mazzara, direttore marketing di Kia Motors Italia -, si paga cioè il 50 per cento subito e dopo 23 mesi si decide se pagare il restante oppure cambiare modello o sostituire la vettura. È un concetto innovativo che permette per quasi due anni di non dover pagare rate tutti i mesi e quindi il portafoglio delle famiglie viene aiutato». Un occhio alle famiglie, con gli spazi e i pagamenti. Manca solo una bella vacanza a Sorrento, con doppia erre, per godersi la Sorento.

La terza generazione della Kia Sorento. Prezzi a partire da 36.500 euro



© RIPRODUZIONE RISERVATA

I NUMERI

Prezzo, qualità e garanzia Cresce la credibilità del marchio coreano

Già i numeri, da soli, parlano chiaro: Kia in Italia è un crescendo continuo, quello che si dice un vero successo. Quali le ragioni, è presto detto: qualità dei prodotti, design accattivante, garanzia di sette anni (nessuno offre tanto) e un rapporto col cliente che va oltre il normale venditore-compratore. Se nel 2010 la quota di mercato del marchio coreano da noi superava a malapena l'1,1%, oggi siamo al 2,39% e per il 2015 le proiezioni dicono già che si arriverà al 2,6%, per toccare quota 3% entro il 2018. Tradotto in numeri, vuol dire che l'anno scorso 32.774 persone in Italia hanno scelto Kia, che ha il 90% di clienti privati quando la media del mercato italiano è solo del 65%. Come dire che puntando su tre pilastri fondamentali come prezzo, qualità e garanzie, anche il pubblico tricolore ha perso la naturale diffidenza per un prodotto che viene da lontano. (P.Cic.)

Il mercato

Nuove e usate, cresce l'auto "eco"

Le immatricolazioni di nuove vetture con alimentazione "ecologica" nel mese di gennaio in Italia sono state 20.704 (+20% rispetto al gennaio di un anno fa), una quota che complessivamente rappresenta il 15,8% del totale venduto. Le vetture a benzina/Gpl hanno registrato un incremento di quasi il 24% e quelle a metano del 9,5%, insieme le vetture a gas rappresentano l'89% di tutte le vendite ad alimentazione alternativa. Anche le vetture elettriche e ibride-elettriche conseguono ottimi risultati. Lo rileva l'Anfia in un Focus sul mercato italiano dell'auto. Anche il mercato delle auto usate intanto si tinge di "verde". Sarà per una maggiore coscienza ambientalista o per le frequenti restrizioni al traffico, ma le auto ibride o elettriche iniziano a essere avvistate con maggiore frequenza per le nostre strade. Secondo una ricerca di AutoScout24 sugli oltre 350 mila annunci di compra-vendita presenti in Italia, a gennaio di quest'anno sono 1.396 le vetture ibride o totalmente elettriche presenti, in aumento del 27% rispetto a gennaio del 2013 quando erano 1.095. E sulla più grande piattaforma online d'Europa per la compravendita di veicoli usati con oltre 2 milioni di annunci non c'è che l'imbarazzo della scelta. Si passa dal mitico Piaggio Porter elettrico da appena 2 mila euro alla innovativa Bmw i3 che, usata, ha un costo di 37 mila euro. «L'incremento della presenza di veicoli a basso impatto ambientale - dice Vincenzo Bozzo, amministratore delegato di AutoScout24 Italia - è la dimostrazione del fatto che anche nel nostro Paese sta nascendo un mercato per questo tipo di mezzi. I motivi? Costo elevato dei carburanti, divieti alla circolazione ai veicoli inquinanti nelle metropoli più congestionate, crescita di una coscienza green, oppure semplicemente moda».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Si chiamerà Kadjar il crossover per lo scatto in avanti di Renault

Il nome, prima di tutto. Che mette insieme due parole: Kad (che ricorda il termine quad, con cui si identificano i veicoli a quattro ruote motrici) e Jar (che fa riferimento alla parola francese jaillir, cioè scattare). Ed è proprio uno scatto in avanti che Renault si aspetta da Kadjar, il nuovo crossover che si inserisce a metà strada tra la Captur (grande successo commerciale di Renault con oltre 200mila esemplari venduti) e il Koleos, che invece ha avuto molto meno fortuna. «È una enorme opportunità per noi - ha detto Carlos Ghosn, Ceo del Gruppo Renault presentando la nuova vettura durante un grande evento alla Cité du Cinema, a Parigi

- perché ci permette di competere con un altro modello in un segmento che vale nel mondo 18 milioni di unità vendute ogni anno, cioè una ogni cinque». Kadjar verrà prodotto nello stabilimento spagnolo di Palencia, a cui seguirà nel 2016 anche la fabbricazione e lo sbarco in Cina, nuovo e vero mercato di riferimento per Renault (e non solo). Disponibile nelle versioni 4x4 e 4x2, Kadjar proporrà nella variante a trazione anteriore l'innovativo sistema di gestione della motricità Extended Grip per



assicurare la massima sicurezza anche in assenza della trazione integrale. A questo crossover seguirà nei prossimi mesi anche un altro modello di dimensioni maggiori e con 7 posti, destinato quasi certamente a rimpiazzare il Koleos. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

I vampiri della benzina

Malgrado la mancata correzione al rialzo delle accise, l'incidenza fiscale sui carburanti ha raggiunto in gennaio l'imbarazzante quota del 68,35% del prezzo al consumo. Appena un mese prima era il 64,5%. Sul gasolio, lo Stato incassa invece "solo" il 62,75% di quanto paghiamo alla pompa. Gli automobilisti non se ne accorgono perché i listini oggi sono notevolmente più bassi rispetto allo scorso autunno. Ma il differenziale di prezzo tra l'Italia e la media europea resta considerevole: 24,1 centesimi in più al litro per la benzina - dei quali 23,8 dovuti alle maggiori imposte (accise e Iva) - e 21,7 per il gasolio. Nel caso del diesel, le maggiori tasse annullano perfino il minor costo di produzione italiano (-1,2 centesimi al litro) e pesano per 22,9 centesimi. Dracula succhiava sangue rosso, oggi i moderni vampiri di stato continuano a preferire la "verde".